

# La doppia trasvolata delle Americhe

di Antonio Pelliccia

I protagonisti furono il colonnello pilota Francesco de Pinedo, il capitano pilota Carlo Del Prete, il tecnico Vitale Zaccchetti e l'S.55, un idrovolante che divenne il mezzo ideale per le successive crociere aeree di massa.

Nel suo ottantennale mi propongo di descrivere sommariamente le rotte seguite da de Pinedo, le tappe principali, le fasi salienti della sua impresa aerea, i problemi che dovette risolvere, le difficoltà che dovette superare, le disavventure e i rischi che l'equipaggio corse.

Il volo ebbe inizio il 13 febbraio 1927 dall'idroscalo di Cagliari Elmas, alle 07.35, alla presenza del sottosegretario di Stato per l'Aeronautica Italo Balbo. Le prime cinque ore di volo sul Mediterraneo furono compiute in mezzo alla pioggia, quasi sempre tra le nuvole e a pochi metri dall'acqua. Anche a Kenitra, prima tappa della trasvolata, i due piloti trovarono pioggia e, dopo altre quattro ore di volo, ammararono con qualche difficoltà in quel porto. L'indomani mattina presto, nonostante l'improvvisa nebbia che ridusse la visibilità orizzontale a 50 metri, decollarono per Villa Cisneros, dove giunsero dopo dieci ore di volo e dove sostarono solo il tempo necessario per il rifornimento.

Alle 23.00 ripresero la navigazione per Bolama, sulla costa della Guinea, scelta per la traversata dell'Atlantico come punto di partenza più vicino alla costa brasiliana. Durante la navigazione andò in avaria l'impianto elettrico, privando i piloti della bussola. Navigharono alla cieca fino a quando una stella non comparve tra le nuvole, consentendo di fare il punto con il sestante. Alle 08.30 ammararono a Bolama con la temperatura eccezionalmente alta di 44 gradi centigradi. La sera del 16 de Pinedo, dopo tre tentativi, dovette rinunciare al decollo perché a causa dell'alta temperatura esterna l'acqua del radiatore andava in ebollizione. La sera del giorno successivo si ripeté lo stesso inconveniente e, dopo quattro tentativi rinunciò definitivamente a partire da Bolama e decise di tentare la traversata da Porto Praia nei pressi di Dakar, dove gli era stato comunicato che la temperatura era più bassa.

Nella notte del 21 febbraio il *Santa Maria* decollò diretto alla costa americana e per le prime due ore il volo si svolse regolarmente. Poi entrò nella zona dei temporali equatoriali e cominciarono i guai: la pioggia torrenziale indusse de

Pinedo a volare a 50 metri dalla superficie dell'oceano, con la conseguenza che la temperatura dell'acqua del radiatore salì in modo preoccupante. L'acqua minerale da bere delle provviste e quella piovana che si era infiltrata nella cabina di pilotaggio, raccolta con le spugne, contribuirono a mantenere la temperatura nei limiti. Purtroppo de Pinedo non poteva volare a quote superiori, dove la temperatura è più bassa, perché non esisteva ancora l'orizzonte artificiale e gli altri strumenti giroscopici, né radiolari per la navigazione senza visibilità. Egli disponeva a bordo soltanto di un indicatore di velocità, d'un inclinometro e di una bussola magnetica: pochi per il volo strumentale.

In quegli anni, perciò, si navigava a vista, con bussola magnetica e orologio; inoltre non esistevano sistemi antihiaccio sulle ali e sulle eliche e di notte si volava con luce stellare o lunare, con navigazione astronomica, che conoscevano soltanto i piloti che provenivano dalla Marina e dall'Accademia Aeronautica. Infine la meteorologia era ai primi



passi, con il famoso professore Eredia che fece del suo meglio per fornire a de Pinedo qualche previsione approssimativa sulle condizioni meteo che avrebbe incontrato lungo la rotta. De Pinedo, dopo molte tribolazioni, vide finalmente apparire in lontananza la costa americana ma il vento cambiò direzione e intensità diminuendo l'autonomia di volo. Decise allora di ammarare a Fernando de Noronha, invece che a Natal come programmato.

Le cattive condizioni del mare l'indussero ad ammarare nella scia dell'incrociatore brasiliano *Barroso* e a ormeggiare l'idrovolante di poppa della nave. Nonostante i marosi, la manovra d'ormeggio riuscì grazie all'abilità dei provetti marinai quali erano stati ed era-

no i due piloti: specialmente de Pinedo che aveva una lunga esperienza di comando su navi militari (era stato anche comandante del panfilo reale). Il 24 mattina presto, con mare calmo e cielo sereno, de Pinedo decollò per Porto Natal dove ammarò alla 10.30. La traversata dell'Atlantico Meridionale era così compiuta. Nel pomeriggio iniziò la parte dell'impresa aerea sul territorio americano costeggiando il Brasile con tappe a Pernambuco, Rio de Janeiro e Buenos Aires. Qui l'idrovolante fu sottoposto ad accurata ispezione e furono sostituiti i motori per affrontare il viaggio di ritorno in condizioni di sicurezza.

Dopo dieci giorni di sosta nella capitale argentina, il 13 marzo, il *Santa Maria* decollò alla volta della capitale uruguayana, dove arrivò dopo un'ora e quindici minuti di volo. Il 15 marzo iniziò la traversata del continente americano con varie tappe in Uruguay e Paraguay e con il sorvolo del Mato Grosso, fino a Para (Belem) sulla costa atlantica. De Pinedo aveva deciso di seguire la rotta interna, lungo le grandi vie fluviali, nonostante la scarsità delle notizie sulle località adatte per l'ammarraggio. Ne aveva scelto due e vi aveva mandato i rifornimenti: Corumbá sul Rio Paraguay e Guaraná sul Rio Mamoré, lungo la Bolivia ai margini del Mato Grosso, distanti tra loro millecinquecento chilometri.

L'attraversamento del Mato Grosso fu molto avventuroso perché de Pinedo, all'ultimo momento, aveva deciso di fare tappa a Caceres invece che a Corumbá, per ridurre di 85 chilometri il sorvolo dell'immensa foresta vergine che gli indigeni chiamavano "inferno verde". Il lago sul fiume Paraguay si rivelò insufficiente per un decollo a pieno carico e fu giocoforza ricercare un tratto rettilineo lungo il fiume che s'inoltrava nell'intricata foresta. Dopo due giorni di navigazione a rimorchio del battello brasiliano, che aveva trasportato la benzina da Corumbá, lo trovò e decollò alla volta di Guayorá Mirim sul Rio Maporá.

Il 20 marzo si diresse su Manaus ma dopo due ore di volo incontrò un violento temporale che lo costrinse ad ammarare sul fiume Madeira, a ridosso di una piccola isola, da dove decollò dopo la bufera alle 01.35. Anche l'ultima tratta di 11 ore di volo fino a Para (Belem), si svolse sotto la pioggia, a bassa quota e attraverso zone temporalesche che misero a dura prova l'idrovolante e l'equipaggio.

Dopo aver eseguito alcune operazioni e sostituite le eliche, tre giorni dopo ripartì alla volta della capitale della Guyana inglese, Georgetown, e poi a Guadalupa volando, finalmente, con il bel tempo.

Il 29 marzo, dopo una sosta a Cuba, proseguì per New Orleans, primo scalo sul territorio statunitense. La sosta durò tre giorni, durante i quali l'idrovolante fu accuratamente ispezionato, in vista del difficile volo attraverso le Montagne Rocciose verso la California. Anche qui de Pinedo preferì seguire la rotta più lunga per New York, invece di quella diretta e più breve che costeggia la Florida, nonostante la prima fosse stata sconsigliata dagli esperti americani, sia perché non era stata mai tentata dagli idrovolanti sia perché i fiumi erano secchi in quella stagione e si poteva ammarare soltanto su qualche lago.

Il 2 aprile il *Santa Maria* decollò alla volta di Galveston (sulla costa texana) scortato per un tratto da una squadriglia di velivoli americani e, nel pomeriggio verso il Lago di Medina a quattrocento chilometri di distanza su terra ferma e senza alcuna possibilità d'ammarrare in caso d'emergenza. Anche la scelta di questo lago era stata sconsigliata a de Pinedo dai colleghi americani, perché vi erano tronchi d'alberi in superficie e sommersi. Ma egli volle tentare lo stesso perché quel lago era il più prossimo a quello nel New Messico, distante circa 1.000 chilometri in linea d'aria, attraverso le Montagne Rocciose. Per fortuna tutto andò bene sia durante l'ammarraggio che nel decollo, due giorni dopo. Stavolta il volo si era svolto a 3.000 metri per superare le montagne su un territorio arido e selvaggio, senza vegetazione e senza qualcosa che denotasse la presenza dell'uomo.

La mattina del 6 aprile de Pinedo telegrafò a Roosevelt Lake di tener pronti i rifornimenti perché intendeva ripartire subito per San Diego in California, a quattrocento chilometri in linea d'aria. Aveva a disposizione soltanto un orario ferroviario per seguire la rotta per quella città. Purtroppo durante il rifornimento un ragazzo sulla riva del lago, vicino all'autobotte, accese una sigaretta e lanciò nell'acqua il fiammifero del tipo controvento. L'incendio divampò violentemente e in un baleno distrusse autobotte e idrovolante. Superato lo sconcerto e l'amarrezza per la perdita dell'apparecchio, de Pinedo telegrafò in Italia al Ministero dell'Aeronautica comunicando l'avvenuto disastro e chiedendo un altro idrovolante per continuare il viaggio.

Ma le disgrazie non vengono mai sole. Durante il trasferimento dell'equipaggio a San Diego, con i velivoli

dell'aviazione americana, quello che trasportava il capitano Del Prete ebbe un guasto al motore e dovette atterrare in un campo paludoso, cappottando. Per fortuna tutti gli occupanti ne uscirono illesi. Nell'attesa dell'arrivo del secondo *Santa Maria* de Pinedo visitò le principali città californiane e il 15 aprile, in treno, raggiunse Washington, dove fu ricevuto dal Presidente Coolidge e dove furono organizzati, come in tutte le città visitate prima, manifestazioni di giubilo, cerimonie ufficiali e banchetti.

Il 24 aprile si trasferì con Del Prete e il motorista a New York, dove attese l'arrivo del nuovo apparecchio. Anche qui grandi manifestazioni d'affetto da parte della numerosa comunità italiana, cerimonie ufficiali e banchetti.

Finalmente, il 30, l'idrovolante arrivò a bordo del piroscalo *Duilio*. I tecnici italiani che l'accompagnavano raccontarono che l'apparecchio era stato battezzato con la stessa madrina e lo stesso prete del primo *Santa Maria*. Sulla fiancata di uno dei due scafi compariva la scritta: *Post Fata Resurgo*. Dopo il montaggio dell'idrovolante, de Pinedo voleva riprendere il volo dalla località dove l'aveva interrotto, ma il Ministero dell'Aeronautica lo autorizzò a ricollegare il suo nuovo itinerario col vecchio a New Orleans e di là rientrare in Europa via

lò per le isole Azzorre a duemila chilometri di distanza. Quasi a metà percorso il vento cambiò direzione e intensità, rallentando l'idrovolante e diminuendo la sua autonomia chilometrica. de Pinedo decise d'ammarrare presso un veliero che aveva scorto in lontananza e attendere che il vento si calmasse. La manovra non fu agevole con il mare mosso e il vento forte e ancora più difficile, complicata e rischiosa fu quella di farsi prendere a rimorchio dal veliero.

Alle quattro del mattino si ruppe un cavo di rimorchio e con grande difficoltà lo sostituirono, ma dopo tre ore di navigazione si rupero tutti e due i cavi. Per fortuna all'orizzonte apparve il piroscalo italiano *Superga* che aveva avuto ordine di ricercare il *Santa Maria*. La nave prese a rimorchio l'idrovolante, dopo ben otto ore di manovre, e proseguì per Horta nelle isole Azzorre dove arrivò il 30 mattina, non senza aver tribolato ancora con i cavi di rimorchio, nuovamente rotti, e con le falle che si erano prodotte negli scafi dell'idrovolante, de Pinedo ammise che fu un vero miracolo se l'idrovolante non naufragò nei sette giorni passati al rimorchio in mare.

I danni riportati furono parecchi: rottura degli altoni, del timone di profondità e del bordo d'uscita del piano fisso di coda. Con un grido l'idrovolante fu messo a secco per sottoporlo a revisione e per riparare i danni con il materiale di riserva, cala spediti da Bologna, e con quello che nel frattempo era arrivato con il piroscalo *Conte Rosso* e con l'aiuto degli operai italiani della SIAI giunti da New York con il *Conte Biancamano*.

Alle 06 dell'11 giugno il *Santa Maria 2* decollò alla volta di Lisbona dove arrivò nel pomeriggio, dopo un volo tranquillo e col tempo bello. L'invito del re di Spagna a recarsi a Madrid indusse de Pinedo a modificare il piano di volo con una tappa a Barcellona, da dove l'aviazione spagnola provvide a trasportarlo a Madrid. Il suo ritorno a Barcellona avvenne in treno e il 16 giugno alle 10,30 decollò con mare calmo e cielo sereno verso l'Italia.

Alle 17, l'ammarraggio all'Idroscalo di Ostia concluse finalmente il giro aereo delle due Americhe, alla presenza del capo del governo, delle autorità civili e militari e dalla folla accorsa da Roma e dintorni.

Gabriele D'Annunzio esaltò de Pinedo scrivendo di lui che dovette tutto: «...alla sua sagacia, all'audacia, alla sua costanza, alla sua premeditazione, alla sua prevegenza, alla sua disciplina, alla sua arte: all'arte di resistere, d'insistere, di vincere».



Canada e Terranova.

L'8 maggio il *Santa Maria 2* riprese il viaggio verso Sud lungo la costa atlantica, con pioggia e nebbia durante le varie tappe, e arrivò a New Orleans dopo cinque giorni. Il viaggio di ritorno si svolse lungo il Mississippi con successive tappe a S. Louis, Chicago, Montreal con cielo sereno e vento favorevole. A metà strada tra il lago Michigan e il lago Erie si determinò una fuga al radiatore del motore anteriore e l'acqua andò in ebollizione. Con i soliti interventi il motorista riuscì a rimediare alla meglio, ma poi fu giocoforza interrompere il volo ammarando sul lago Erie dove, in due ore, il motorista riparò l'avaria. Seguirono due tappe, a Quebec e a Terranova.

La notte del 22 il *Santa Maria* decol-